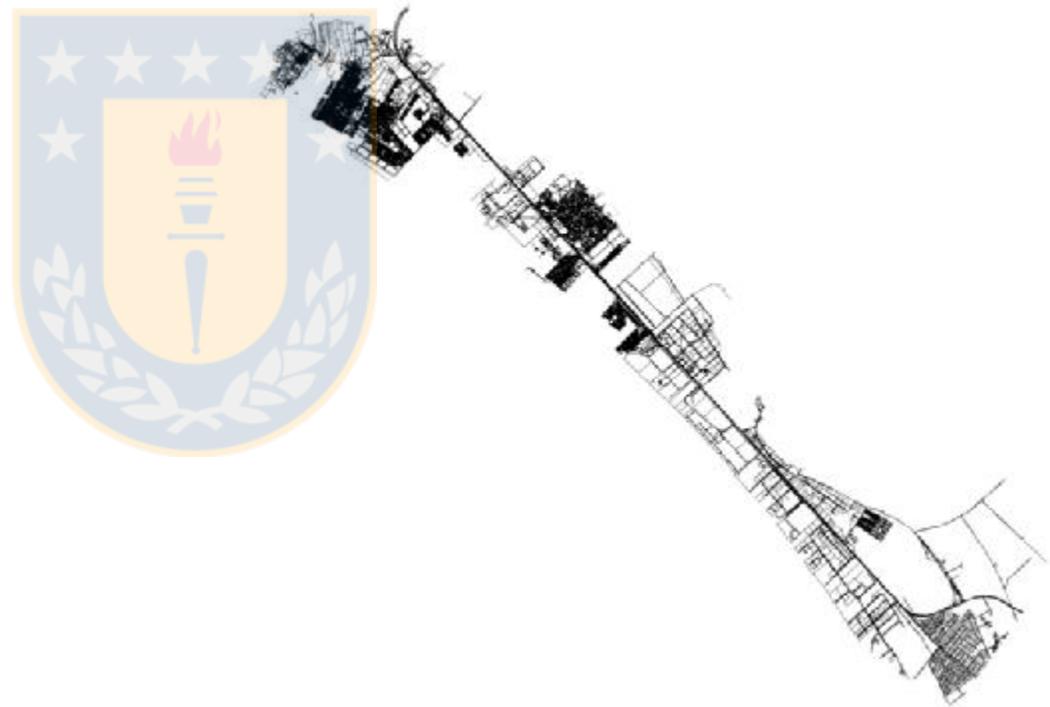


LAS INFRAESTRUCTURAS CONSTRUYEN CIUDAD

EL CASO DE LA RUTA 160 Y EL
CRECIMIENTO URBANO DE ESCUADRÓN



Noemi Parcet Arriagada/ Prof. guía_ María Teresa Rodríguez Tastets

Seminario de Título Carrera de Arquitectura / Facultad de Arquitectura,
Urbanismo y Geografía / Universidad de Concepción / Octubre 2009



0/ Introducción

El crecimiento de las ciudades, la transformación de las grandes áreas urbanas, la formación de las metrópolis y megalópolis, constituyen hechos contemporáneos que han generado cambios en la forma, estructura y morfología de la ciudad actual. En este ámbito las redes de transporte, es decir los espacios canales que permiten la conexión entre las partes de las áreas metropolitanas, impactan en la ciudad y en su posterior crecimiento.

Cabe preguntarse entonces, ¿Estas infraestructuras, que se construyen de manera autónoma al espacio urbano de la ciudad, condicionan su crecimiento? ¿Es posible planificar ciudad, si se conciben las redes independientes al desarrollo urbano?

Aunque a una escala mucho menor, si se compara con lo que sucede en Europa, las ciudades chilenas también han experimentado estos cambios y crecimientos. Un ejemplo de esto es el Área Metropolitana de Concepción, donde aparecen conurbaciones lineales, fenómeno ya visible entre Talcahuano y Concepción o entre Chihuayante y Concepción.

Antonio Font, refiriéndose al crecimiento urbano de Barcelona, dice "... la mayor parte de las grandes metrópolis contemporáneas conocen hoy procesos de difusión de sus estructuras urbanas sobre el territorio. Estos procesos dan lugar a diversas tipologías de crecimiento. (...) Así, Barcelona se ha venido a configurar como una metrópolis discontinua en la cual, junto a la ciudad central y el área relacionada más directamente con ellas se

encuentran otras áreas urbanas notablemente cohesionadas. Este espacio conoce hoy tendencias de difusión y descentralización muy fuerte que dan lugar a crecimientos de cuatro grandes tipos: expansión del núcleo central, transformación por sustitución, emplazamientos sobre ejes viarios y crecimientos dispersos."¹

Se puede entonces definir el fenómeno de conurbación, como un emplazamiento sobre ejes viarios, "... un *"uso alargado del territorio"*, en la *"búsqueda de la habitabilidad"* y de la *"racionalidad mínima"* en la utilización de las infraestructuras existentes (...).²

La ruta 160, en el tramo entre San Pedro y Coronel, correspondería a este fenómeno, cuyos efectos se comienzan a visualizar. En estos últimos diez años, se ha visto cómo el espacio agrario, plantaciones forestales, terrenos industriales y parcelas de cultivo, propio de la periferia o periurbano, han cedido terreno a asentamientos habitacionales y a nuevos núcleos de servicios. También se puede apreciar la aparición de nuevas vías paralelas a la gran infraestructura viaria; y cómo ésta se ha transformado en un eje estructurador. Nace entonces la interrogante ¿De qué manera incide esta infraestructura, en la ocupación de todo el borde costero, entre San Pedro y Coronel?

¹ Font, Antonio. "Anatomía de una metrópoli discontinua: la Barcelona metropolitana". 1997

² Font, Antonio. Op. Cit.